

**СВОДНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОТРАБОТАННЫХ С ПРОЕКТНЫМ ИНСТИТУТОМ РЕКОМЕНДАЦИЙ ИСПОЛНИТЕЛЯ
(Приложение к Отчету о проведении технологического и ценового аудита проектной документации*)**

в рамках проведения технологического и ценового аудита проектной документации по объекту:

«Железнодорожная инфраструктура на участке Таксимо – Хани Восточно-Сибирской железной дороги. «Строительство двухпутной вставки на перегоне Кодар – Леприндо»
на основании Заключения ЗАО «Ким и Партнеры»

Заказчик:

ОАО «Российские железные дороги»

Исполнители:

ЗАО «Центр Экономико-Управленческого Консультирования «Ким и Партнеры»

Проектные организации:

ПИИ «Иркутскжелдорпроект» - филиал АО «Росжелдорпроект»

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
1	<p>В проекте (стр. 41 тома 4226-ПЗ) указана грузонапряженность на 2025 год 66,6 млнткм/км в год. В соответствии с паспортом инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» после реализации проекта провозная способность должна составить на участке Таксимо – Новая Чара - 33 млн т/год.</p> <p>Аудитор отмечает отсутствие обоснования необходимости учета в ПД дополнительного увеличения грузооборота по сравнению с утвержденным паспортом проекта.</p> <p>В Паспорте инвестиционного проекта после реализации проекта наличная пропускная способность на участке Таксимо – Новая Чара – 32 пары поездов в сутки, в соответствии с проектом корректировки детального плана</p>	<p><u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору представлены дополнительные материалы. Согласно п. 11.1 Согласно п. 11.1 Задания на проектирование железнодорожной инфраструктуры на участке Таксимо – Хани Восточно-Сибирской железной дороги, утвержденного Старшим вице-президентом ОАО «РЖД» В.А. Гапановичем 20 апреля 2014 г., при проектировании объемы перевозок и размеры движения на расчетные сроки необходимо принимать по данным ОАО «ИЭРТ». Грузонапряженность на 2025 г, приведена в пояснительной записке справочно. В пояснительной записке 4226-ТКР.ПЖ1.1.ПЗ в разделе 7.1.1 приведен расчет наличной пропускной способности однопутного перегона Кодар – Леприндо с двухпутной вставкой исходя из скоростей реализованных в 2014 г. При увеличении</p>	<p>Замечание рассмотрено. Аудитору представлены дополнительные материалы. Замечание снято по результатам предоставленных дополнительных материалов.</p>	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	мероприятий по реализации инвестиционного Проекта «Модернизация...» от 28.04.2016 г на участке Киренга – Окунайский наличная пропускная способность на 2020 г – 44 пары поездов в сутки.	скорости движения грузовых поездов, наличная пропускная способность может обеспечивать пропуск 44 пар поездов/сутки. Увеличение скорости движения может быть достигнуто при модернизации существующего главного пути. Аудитору представлен тяговый расчет			
2	В томе 4226-ПЗ на стр. 13 (и далее) указано, что объект запроектирован в соответствии со СНиП 32-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм» и СТН Ц-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм». Данные документы являются не действующими (отменены 14.12.2015 г.). Проектирование должно вестись на основании СП 119.13330.2012 «Железные дороги колеи 1520 мм»;	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. Проектная документация разработана и выпущена в 2014 году в соответствии со СНиП 32-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм» и СТН Ц-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм» и получила положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» № 364-16/ГГЭ10421/04 от 31.03.2016 г.	Не принимается. Аудитору даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято но рекомендовано для учета на последующих проектах.	0	0
3	На стр. 48 ПЗ 4226 Том 1 ПЗ и на стр. 39 п.6 «Расчет пропускной способности» 4226 -ТКР.ПЖ1.1 Том 3.1.1 потребная пропускная способность определена с округлением в меньшую сторону (54 пары поездов в сутки) $N_{потр} = (44+1.2 \times 3)/0,87=54,71$, т.е. $N_{потр}= 55$ пар поездов/сут, а не 54.	<u>Замечание учтено.</u> Аудитору представлены откорректированные материалы. В пояснительной записке 4226-ТКР.ПЖ.1.1. потребная пропускная способность согласно расчетам составляет 58,2 пар поездов/сутки. Округление принято в большую сторону. Потребная пропускная способность на 2025 г. составит 59 пар поездов/сутки. Разночтения устранены, 4226-ПЗ, стр. 46 откорректирована.	Принимается	0	0
4	На стр. 49 ПЗ 4226 Том 1 ПЗ при расчете наличной пропускной способности для определения времен хода по перегону использована программа тяговых расчетов MoweRW. Не указаны параметры данной программы: серия локомотива, количество секций, допустимая скорость хода по перегону.	<u>Замечание учтено.</u> Аудитору даны пояснения. Аудитору предоставлены дополнительные материалы. В пояснительной записке 4226-ТКР.ПЖ1.1, таб. 6. стр. 38, таб. 7.1 стр. 49.1, а также в 4226-ПЗ табл.	Принимается	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	Тяговые расчеты не приложены к ПЗ.	5.9.1 стр. 57 приведены серия локомотивов и количество секций, в разделе 7.1.1 4226-ТКР.ПЖ1.1 и в 4226-ПЗ стр. 47, раздел 5.4 приведена принятая по перегону скорость движения грузовых поездов. Тяговые расчеты переданы аудитору.			
5	При длине перегона 19,1 км и длине двухпутной вставки 5,7 км длина однопутного перегона составит 13,4 км. При заявленном времени хода поезда в четном направлении средняя скорость поезда должна составить 89,3 км/ч, что выше допустимой скорости для грузовых и пассажирских поездов — 80 км/ч. Реальная скорость хода по перегону на уровне 47-50 км/ч. По мнению Аудитора полученное в расчетах значение наличной пропускной способности завышено.	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. В разделе 7.1.1 в пояснительной записке 4226-ТКР.1.1 стр. 49.4, 4226-ПЗ, раздел 5.4 стр. 47 скорость движения по перегону принята 54 км/час.	Замечание рассмотрено. Аудитору даны пояснения. Аудитору даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято но рекомендовано для учета на последующих проектах.	0	0
6	В томе 4226-ПЗ на стр. 60, 62 указано, что ширина земляного полотна от оси проектируемого пути до бровки земляного полотна принята 3,3 м. В соответствии с действующим СП 119.13330.2012 ширина основной площадки земляного полотна на особогрузонапряженных линиях должна составлять 12,0 м, т.е. 3,95 м;	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. Ширина земляного полотна от оси проектируемого пути до бровки земляного полотна принята 3,3 м в соответствии с действующим на момент выпуска проектной документации СНиП 32-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм» и СТН Ц-01-95 «Железные дороги колеи 1520 мм». Проектная документация получила положительное заключение ГГЭ № 364-16/ГГЭ10421/04 от 31.03.2016 г. Уширение площадки земляного полотна до 12,0 м по нормам СП 119.13330.2012 приведет к значительному удорожанию, а так же к рискам в части получения ЗОС и последующего ввода объекта в эксплуатацию.	Замечание рассмотрено. Аудитору даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято	0	0
7	На стр. 61 тома 4226-ПЗ необоснованно приняты коэффициенты уплотнения грунта насыпи. Требуется привести	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения.	Не принимается	3	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	обоснование уплотнение верхнего слоя земляного полотна до коэффициента 1,03 и нижележащих слоев до 0,98-1,00;	Согласно СТН Ц-01-95 Приложение 2 п. 2 для скоростных и особогрузонапряженных линий коэффициент уплотнения назначается для верхнего полуметрового слоя под основной площадкой земляного полотна до коэффициента 1,03, нижележащих – 0,98.			
8	В томе 4226-ПЗ стр. 162 указана весовая норма поезда 5800 т, что не соответствует Техническому заданию на проектирование (в ТЗ п. 15 максимальный вес поезда 6000 т) и Паспорту инвестиционного проекта;	<u>Замечание учтено.</u> Аудитору представлены откорректированные материалы. Весовая норма поезда принята 6000 т. Пояснительная записка 4226-ПЗ, стр. 172 откорректирована.	Принимается	0	0
9	В томе 4226-ПЗ на стр. 62 указано, что для производства работ по уплотнению грунта механизированным способом, ширина присыпаемой части земляного полотна принята не менее 3,5 м. После уплотнения технологическая часть присыпки срезается и перемещается для строительства следующего участка. Лимитирующим при данной технологии работ является ширина рабочей зоны грунтоуплотняющих машин. Достаточно присыпать только 3,0 м, взамен указанных в проекте 3,5 м;	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. Устройство технологической насыпи предусматривается для возможности уплотнения присыпаемой части насыпи. Для уплотнения присыпаемой части насыпи земляного полотна применяются следующие машины и механизмы: 16 т каток SHANTUI SR 18M – рабочая ширина 2140 мм. Процесс уплотнения грунтоуплотняющими машинами, во избежание их «сползания» на откос, начинают не ближе 1,5 м от бровки с постепенным приближением к откосу. Т.о, для безопасности работы и проезда техники присыпаемая часть увеличивается на 1 м и составляет 3,5 м.	Не принимается	10	0
10	В разделе Организация движения не представлены графики хода поездов по перегону, поэтому нет возможности проверить правильность расчетов по длине прямой вставки;	<u>Замечание учтено.</u> Аудитору представлены дополнительные материалы. Графики хода поездов по перегону представлены в приложении 1 ответов на замечания.	Принимается	0	0
11	На стр. 67 тома 4226-ПЗ указано, что охлаждающие скальные конструкции применяются на основании теплотехнических расчетов выполненных Мерзлотной станцией Центра ИССО г.	<u>Замечание учтено.</u> Аудитору представлены откорректированные материалы.	Принимается	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	Тында и расчеты приведены в приложении Н тома 4226-ТКР.ПЖ1.1, однако в данном томе приложение Н не представлено. На той же странице указано, что в приложении П тома 4226-ТКР.ПЖ1.1 приведено согласование применяемых конструкций с мерзлотной станцией, однако данное приложение так же не представлено;	4226-ПЗ приложения Т,У стр. 260-265, 42226-КТР.ПЖ.1.1 приложения Н, П стр. 168-173 откорректированы и дополнены теплотехническими расчетами, выполненными Мерзлотной станцией Центра ИССО г. Тында и согласование применяемых конструкций с мерзлотной станцией.			
12	В томе 4226-ТКР.ПЖ1.1 на стр. 61 указано, что противоналедный вал укрепляется посевом многолетних трав. Следует рассмотреть возможность укрепления противоналедного вала скальной наброской толщ. 0,3 м, т.к. посев многолетних трав в данном регионе может быть не эффективен;	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. Укрепление противоналедного вала выполняется посевом многолетних трав. Проектная документация согласована с Мерзлотной станцией и получила положительное заключение ГГЭ № 364-16/ГГЭ10421/04 от 31.03.2016 г.	Замечание рассмотрено. Аудитору даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято	0	0
13	На чертежах удлиняемых водопропускных труб представлено укрепление как выходного так и входного оголовков каменной наброской. Согласно данным обследования водопропускные трубы находятся в удовлетворительном состоянии. Работу по укреплению входных оголовков в данном случае являются не обоснованными;	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. В соответствии с требованием ФАУ «Главгосэкспертиза России» при рассмотрении технической части проектной документации, в проекте предусмотрено укрепление как выходного, так и входного оголовков каменной наброской. Проектная документация получила положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» № 364-16/ГГЭ10421/04 от 31.03.2016 г. Исключение данных объемов работ приведет к рискам в части получения ЗОС и последующего ввода объекта в эксплуатацию.	Не принимается	5	0
14	В конструкции фундамента удлиняемых водопропускных труб предусмотрена укладка теплоизоляции производителя ПЕНОПЛЭКС. В томе 4226-ИС2 не приведено обоснование устройства теплоизоляции на водопропускных трубах (толщина, плотность и др.). Так же в проектной документации следует указывать характеристики материала теплоизоляции, без привязки к конкретному производителю. Следует	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. В связи с наличием вечно-мерзлых грунтов (ВМГ) в основании водопропускных труб, и в связи со строительством сооружений по принципу 1 (т.е., с сохранением ВМГ) имеется необходимость в устройстве теплоизоляции. Для этой цели	Замечание рассмотрено. Ссылка на конкретных производителей убрана. Представлена	Учтено в п. 21	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	обосновать применение теплоизоляции при устройстве водопропускных труб и убрать указание конкретного производителя из проектной документации;	применен материал ПЕНОПЛЭКС. Он широко используется в дорожном строительстве и имеет хорошие теплоизолирующие свойства. Для теплоизоляции фундаментов водопропускных труб применялся ПЕНОПЛЭКС 45 по ТУ 5767-006-56925804-2007 со следующими характеристиками: толщина – 50 мм; плотность -45 кг/м ³ . Указанные проектные решения получили положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» № 364-16/ГГЭ10421/04 от 31.03.2016 г. Исключение данных объемов работ приведет к рискам в части получения ЗОС и последующего ввода объекта в эксплуатацию.	дополнительная информация по обоснованию изоляции (в данной части замечание снято по результатам предоставления дополнительных материалов).		
15	В проектной документации по искусственным сооружениям не выполнены расчеты проверки уже построенных ИССО под нагрузку С14;	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. Все искусственные сооружения перегона проектировались под нагрузку С-14 по СН200-62. Кроме этого, в соответствие с заданием на проектирование (см. Приложение А 42226-ТКР.ИС2.1, п.11.3) из существующих искусственных сооружений необходимо рассматривать только дефектные (т.е., сооружения, внесенные в перечень дефектных ВСЖД). В связи с тем, что на перегоне Кодар-Леprinдо дефектные сооружения отсутствуют работы по ним в томе 4226-ТКР-ИС2 не предусмотрены.	Замечание рассмотрено. Аудитору даны пояснения. Замечание снято по результатам предоставления дополнительных материалов.	0	0
16	Рассмотреть возможность замены железобетонных лестничных сходов на металлические лестничные сходы индивидуальной конструкции;	<u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. Проектные решения применения железобетонных лестничных сходов согласовано заключением ФАУ «Главгосэкспертиза России» № 364-16/ГГЭ10421/04 от 31.03.2016 г. Кроме этого железобетонные лестничные сходы отвечают антивандальным требованиям и	Не принимается	5	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		согласованы службой П Восточно-Сибирской железной дороги (от 19.02.2015 г. № исх-264/ВСиБ П)			
17	В приложении А тома 4226-ПЗ представлено Задание на проектирование между ОАО «РЖД» и ОАО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ». Задание на проектирование между ОАО «РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ» и ОАО «ТРАСЮЖСТРОЙПРОЕКТ» в проекте не представлено;	<u>Замечание учтено.</u> Аудитору представлены откорректированные материалы. Пояснительная записка дополнена заданиями на проектирование 4226-ПЗ стр. 175-194. (приложение 2 к ответам на замечания).	Принимается	0	0
18	В том 4226-ПЖ1.1 стр. 35 указано, что вдоль участка проектирования проходит автомобильная дорога Куанда – Чара, которая находится с правой стороны по ходу пикетажа. На чертежах плана 4226-ТКР.ПЖ1.2 л. 1, 2 проектируемый откос насыпи железной дороги отсыпается на проезжую часть автомобильной дороги. Так же на поперечном профиле ПК 16623+00,00 (чертеж 4226-ТКР.ПЖ1.2 л. 9) указано, что проезжая часть автомобильной дороги пересыпается откосом проектируемого второго пути. Несмотря на указанное выше, в проекте не представлено решений по переустройству автомобильной дороги регионального значения Куанда – Чара.	<u>Замечание учтено.</u> Аудитору представлены откорректированные материалы. Графическая часть откорректирована 4226-ТКР.ПЖ1.2 л. 1, 2, 9. Проектируемый откос насыпи железной дороги отсыпается за границей автомобильной дороги.	Принимается	0	0
19	В приложении В ПОС представлена транспортная схема доставки щебня с дальностью возки 4368 км. Следует рассмотреть карьеры щебня ближе к месту строительства. В приложении Д в сравнении участвуют только карьеры ПНК.	<u>Замечание рассмотрено</u> Аудитору даны пояснения. Проектные решения по обеспечению объектов строительства щебнем откорректированы в соответствии с разработанной и утвержденной Генеральной схемой распределения щебеночного балласта на 2016 год с существующих щебеночных карьеров для реализации инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». Схема разработана с включением всех существующих (лицензированных) карьеров региона. В соответствии со схемой, доставка щебня предусмотрена с Камнереченского карьера.	Принимается частично	45	21,79

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
20	<p>стр. 43 и 44 ПЗ опечатки в обозначений серии локомотивов (2ТЭ10в/и и.т.д.). Видимо имеется ввиду грузовые тепловозы серий 2ТЭ10В и 2ТЭ10М.</p>	<p><u>Замечание учтено.</u> Аудитору представлены откорректированные материалы. Пояснительная записка 4226-ПЗ и пояснительная записка 4226-ТКР.ПЖ1.1 стр. 38 откорректированы. Серия локомотива 2ТЭ10 и 2ТЭ10</p>	Принимается	0	0
21	<p>Аудитор отмечает, что в Проектной документации по ряду вышеуказанных замечаний отсутствуют данные или сведения о проведении расчетов возможных альтернативных вариантов, обосновывающих выбор принятых конкретных технических и организационных решений и оборудования, на уровне работ, определяемых объектными и локальными сметами. В соответствии с п. 3.10 «Правил и технических норм проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм» (ЦД-858): «Для получения наиболее целесообразных решений, в Проекте, как правило, следует разрабатывать несколько конкурентоспособных вариантов строительства или переустройства как станции или узла в целом, так и отдельных элементов».</p> <p>Аудитор рекомендует рассмотреть возможность соответствующей оптимизации Проектной документации либо привести дополнительные обоснования применяемых решений Кроме того, для достижения возможной экономии по проекту Аудитор рекомендует провести оптимизацию проекта с применением резервов экономии, заключающихся в применении наиболее оптимальных расценок и устранении отдельных неточностей. Примеры возможностей получения эффекта при этом приведены в замечаниях в вышеобозначенных пунктах. Кроме того, например:</p>	<p><u>Замечание рассмотрено.</u> Аудитору даны пояснения. Согласно предварительным схемам путевого развития, развитие ст.Кодар и ст.Леприндо для обеспечения целевых показателей Паспорта инвестиционного проекта не требуется. В процессе проектирования варианты примыкания</p> <p>Длина двухпутной вставки принята в проекте исходя из обеспечения целевых показателей наличной пропускной способности определенных Паспортом инвестиционного проекта. В процессе проектирования рассмотрены варианты примыкания двухпутной вставки к ст.Леприндо и определен оптимальный вариант. Принятая в проекте длина двухпутной вставки обеспечивает требуемую пропускную способность, определенную АО «ИЭРТ» на 2025 г., без дополнительных мероприятий при увеличении скорости движения за счет реконструкции однопутного участка.</p> <p>Вариантного проектирования по определению длины двухпутной вставки не требуется.</p>	Замечание рассмотрено. Частично учтено проектировщиком в итоговой экономии	35	Частично учтены проектировщиком в итоговой экономии

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	<ul style="list-style-type: none"> • В составе проектно-сметной документации отсутствует конъюнктурные анализы не менее трех альтернативных вариантов предложений поставщиков, что требуется в соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 14 мая 2015 г. № 1220р «О внесении изменений в распоряжение ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. №2821р», в том числе по следующему оборудованию: Пункт обогрева с электрическим отоплением, светодиодные светильники, цифровое оборудование на базе мультисервисного мультиплексора, системы цифровой технологической радиосвязи, система электропитания с применением блок-модуля ЭБМК. • Учитывая, что рассматриваемый проект реализуется в условиях уже имеющейся инфраструктуры, к применяемому по ГСН81-05-01-2001 проценту на ВЗиС рекомендуется использовать понижающий коэффициент 0,8 (ГСН81-05-01-2001 п.2.1). • Согласно письму №2536-ИП/12/ГС от 27.11.2012г. Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству при строительстве объектов «финансируемых с привлечением средств федерального бюджета» к нормативам накладных расходов применяется понижающий коэффициент- 0,85, к нормативам сметной прибыли - 0,80. Аудитор рекомендует учесть требования данного 	<p><u>Замечание не принимается.</u> В состав сметной документации прилагаются прайс-листы отобранные по результатам проведения конъюнктурного анализа в соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 14 мая 2015 г. № 1220р «О внесении изменений в распоряжение ОАО «РЖД» от 29 декабря 2011 г. №2821р».</p> <p>Сам конъюнктурный анализ согласно Постановлению Правительства РФ от 16.02.2008 N 87 (ред. от 12.11.2016) "О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию" не входит в состав проектной документации.</p> <p><u>Замечание не принимается.</u> В соответствии с пунктом 2.2. ГСН81-05-01-2001 при строительстве в районах со сложными климатическими условиями (в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним, в высокогорных районах, пустынных и безводных местностях) затраты на временные здания и сооружения следует определять по расчету на основании данных ПОС или в соответствии с договором подряда по нормам сборника.</p> <p>В соответствии с пунктом 3.2. ГСН81-05-01-2001 расчеты между заказчиками и подрядчиками за временные здания и сооружения производятся за фактически построенные временные здания и сооружения.</p> <p><u>Замечание не принимается.</u> В письме №2536-ИП/12/ГС от 27.11.2012 г. указано, что позиция Госстроя имеет информационно-разъяснительный характер. Департамент капитального строительства ОАО «РЖД» в письме №2879/ЦУКС от 19.08.2014 г. разъясняет Порядок применения индексов изменения сметной стоимости.</p> <p>В пункте 3 Порядка указано, что индексами СМР и</p>	<p>Не принимается</p> <p>Не принимается</p> <p>Не принимается</p>		

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	ценообразования при формировании стоимости в текущем уровне цен, а также при разработке рабочей документации	ПНР в текущем уровне цен учтены понижающие коэффициенты: К = 0,85 - к нормативам накладных расходов; К = 0,80 - к нормативам сметной прибыли ко всем видам строительно-монтажных работ, в соответствии с положениями пункта 2.5 ОПДС-2821.2011.			
22	В разработанной сметной документации сметная стоимость определена с использованием отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001 с пересчетом в текущий уровень цен согласно индексам Минстроя России При пересчете согласно индексам Минстроя в сравнении расчетом согласно индексам ОАО "РЖД" происходит увеличение сметной стоимости строительства на 5-10%. Аудитор полагает, что фактическая предельная стоимость строительства не должна превышать стоимость, полученную с учетом расчета по индексам ОАО "РЖД". Аудитор рекомендует учесть эту разницу при заключении контрактов и разработке рабочей документации.	Замечание рассмотрено. Сметная стоимость определена с использованием отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001 с пересчетом в текущий уровень цен согласно индексам Минстроя России при финансировании из Федерального бюджета.	Не принимается	50	0
	ИТОГО с учетом рекомендаций, с НДС (в текущих ценах) с учетом пересчета ССР в текущих ценах, с НДС с учетом пересчета ССР в прогнозные цены (без НДС) Фактическая экономия, достигнутая по итогам рассмотрения проектной документации в ЦУЭП ОАО «РЖД», ФАУ «Главгосэкспертиза России» (техническая часть) и по результатам проведения ТЦА, дополнительно возможна экономия по итогам рассмотрения сметной части документации ФАУ «Главгосэкспертиза России».	Проектная документация объекта «Строительство двухпутной вставки на перегоне Кодар – Леприндо» получила положительные заключения экспертиз ЦУЭП ОАО «РЖД» от 06.04.2016 г. № ЦУЭП-2016-017-661, ФАУ «Главгосэкспертиза России» - № 364-16/ГГЭ10421/04 от 31.03.2016 г.		153 153 142,61	21,79 21,79 20,31 100,444 (в текущем уровне цен без НДС)

***Примечание:** данный Сводный перечень отработанных с проектным институтом рекомендаций Исполнителя является неотъемлемой частью Отчета о проведении технологического и ценового аудита проектной документации.

ЗАО «Ким и Партнеры:

Генеральный директор

Ким В.Н.



Директор по Развитию

Кондрахов М.Е.



ООО «ТрансПроект»

Главный инженер проекта



В.В. Луговец